

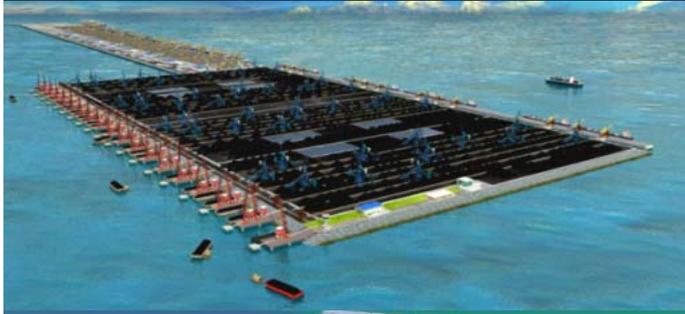


PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)
Energizing Trade. Energizing Indonesia.



Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Indonesia

Institut Teknologi Bandung
Bandung, 13 Oktober 2016



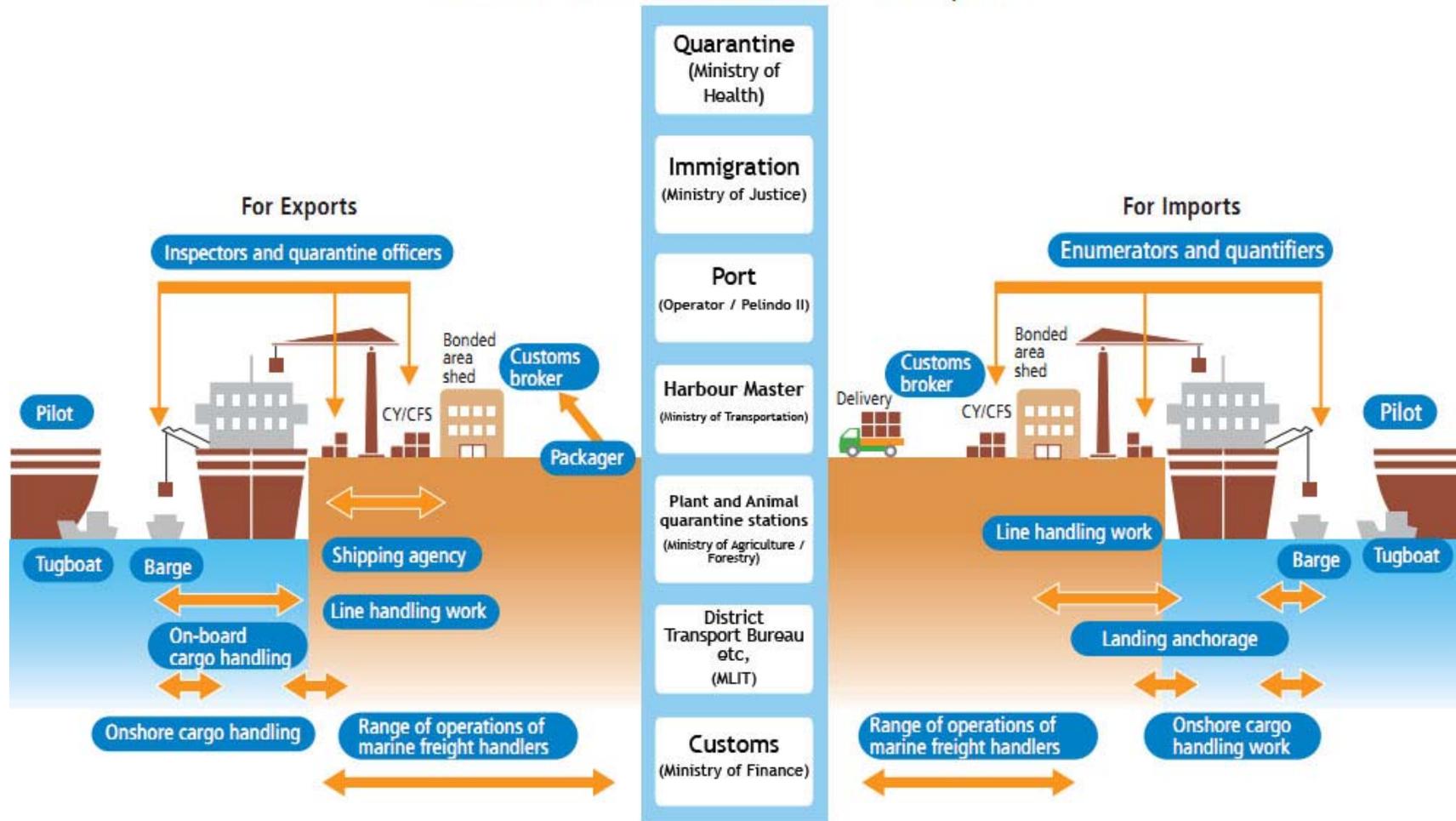
KEPELABUHANAN & LOGISTIK INDONESIA

Kegiatan Kepelabuhanan

Pelabuhan sebagai gerbang utama keluar masuknya barang dan manusia

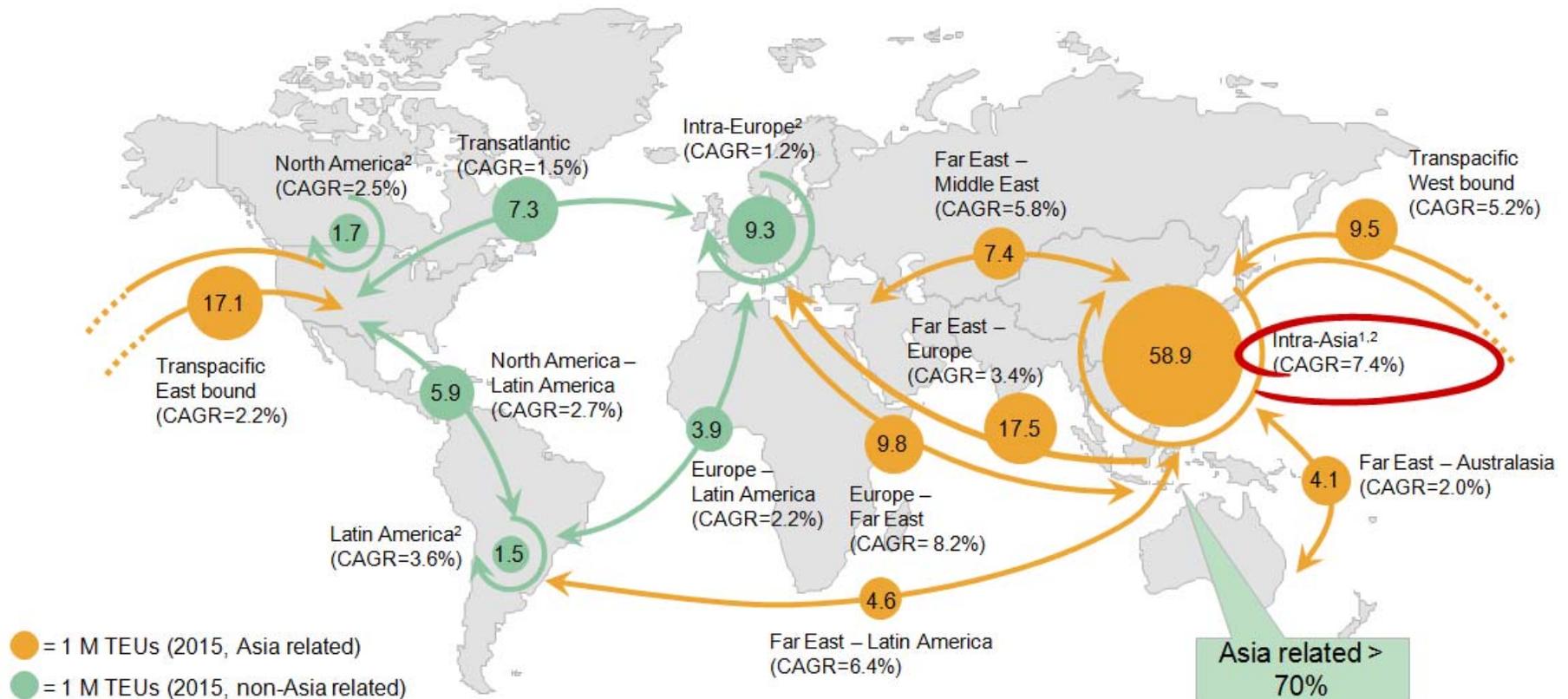
Outline of port facilities and procedures for entering and leaving

Government officials and others concerned with port use



Jalur Utama Pelayaran Petikemas Global

Arus petikemas di Asia memiliki tingkat pertumbuhan yang terbesar di dunia sampai tahun 2015



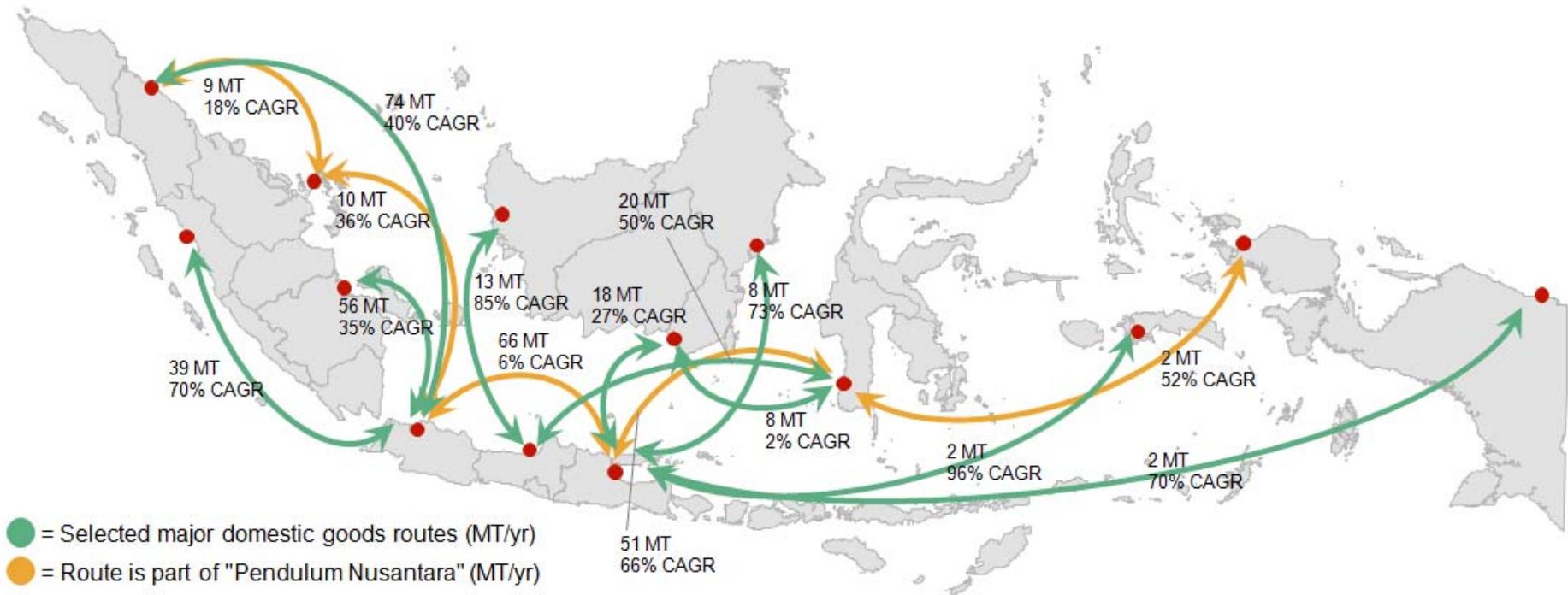
1. Includes NE, SE, and S. Asia 2. Includes domestic

Note: Container flows based on forecasts excluding empties and transshipment but including domestic for intra-regional trade; some trades excluded for display purposes; CAGR based on 2007-2015

Source: BCG analysis (2013)

Pergerakan Barang Domestik di Indonesia

Tingkat pergerakan barang antar pulau di Indonesia terus meningkat menyebabkan moda transportasi laut menjadi pilihan utama

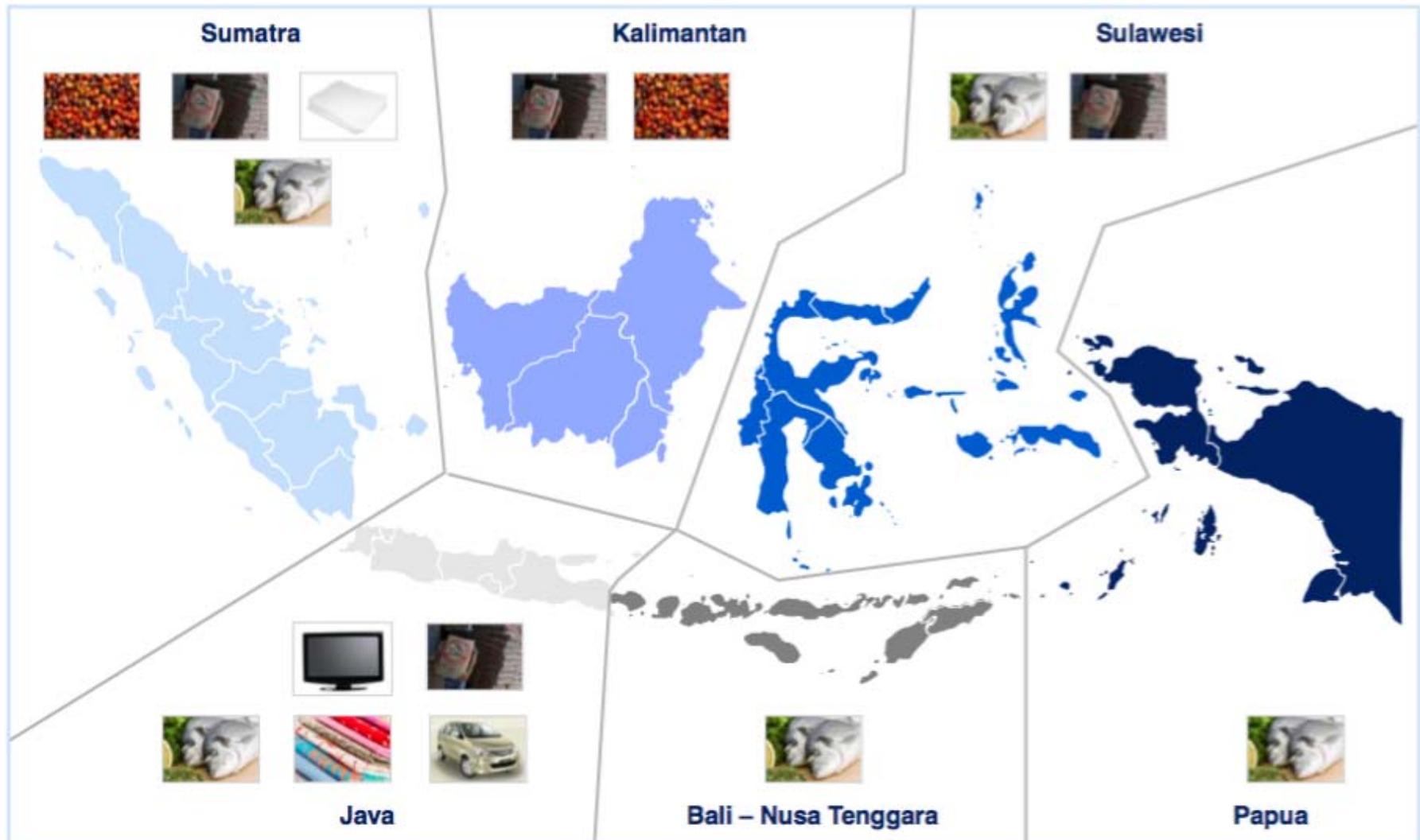


Note: Province to province origin-destination goods flow for all means of transportation (sea, air, land), CAGR 2006-2011
Source: OD Matrix - Ministry of Transportation 2006 and 2011

Source: BCG analysis (2013)

Potensi Kargo di Indonesia

Terdapat potensi kargo sangat besar di Indonesia yang saat ini masih diekspor dalam bentuk barang mentah

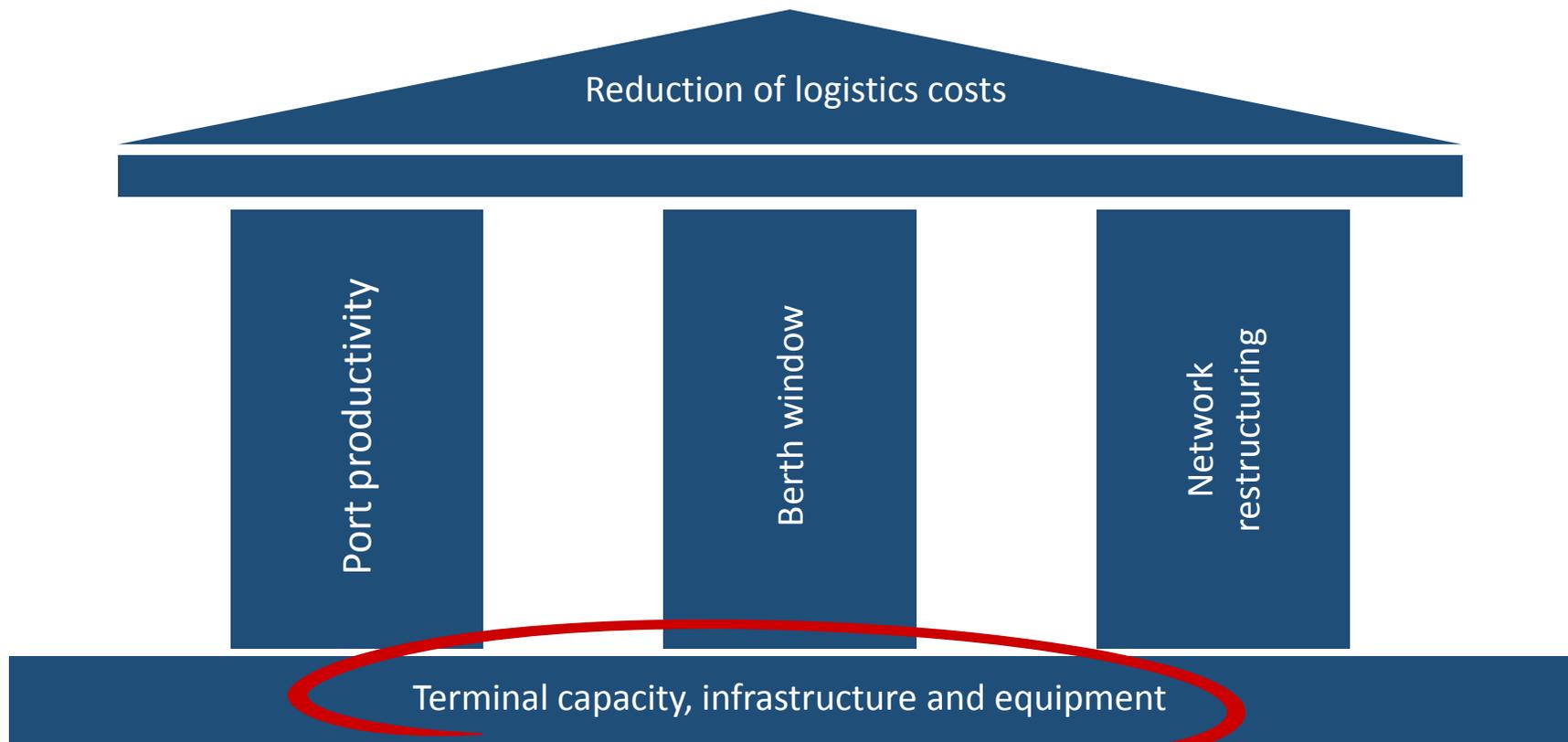


Source : McKinsey

Pemerintah mencanangkan program yang disebut dengan “Tol Laut” untuk menekan biaya logistik di Indonesia



Kapasitas terminal termasuk dengan infrastruktur dan peralatan di dalamnya merupakan pondasi dalam penurunan biaya logistik



Source : Drewry

Truck masih menjadi moda pilihan utama dalam transportasi barang dari pelabuhan ke hinterland atau sebaliknya

Inland Transport

Pelabuhan

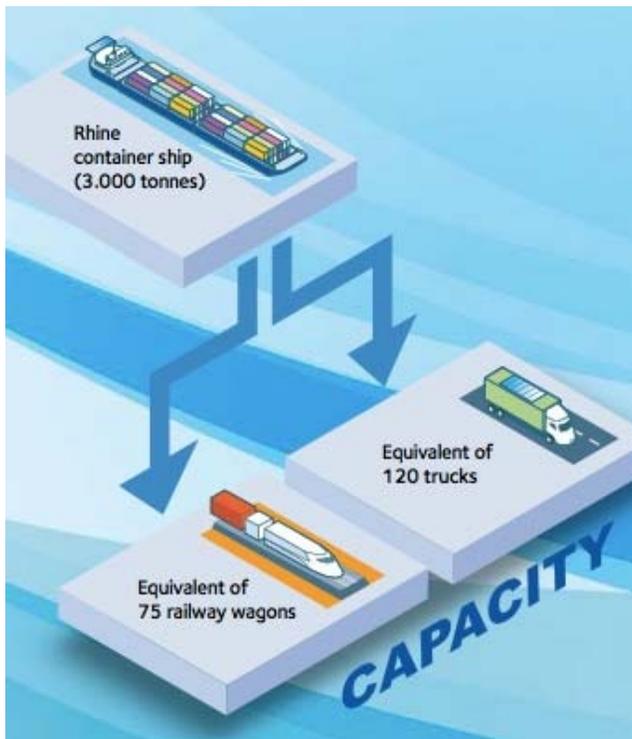


Hinterland

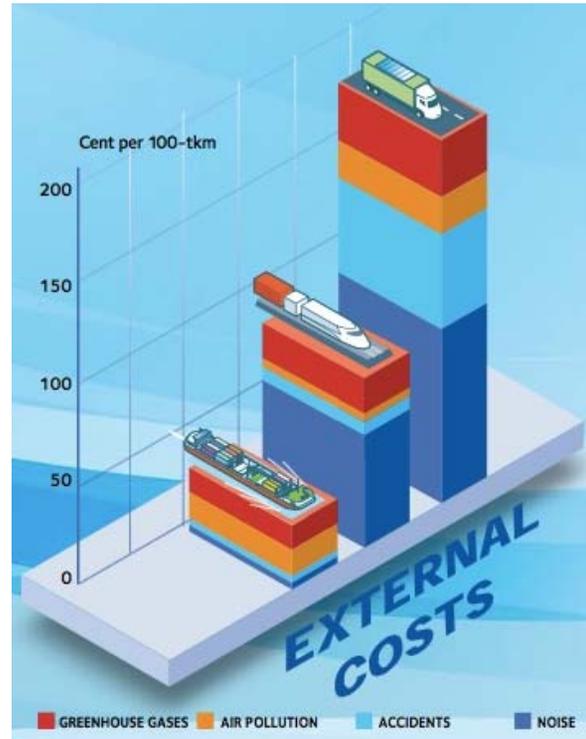


Pemanfaatan *Inland Waterway* memiliki beberapa kelebihan dibandingkan dengan kereta dan truck

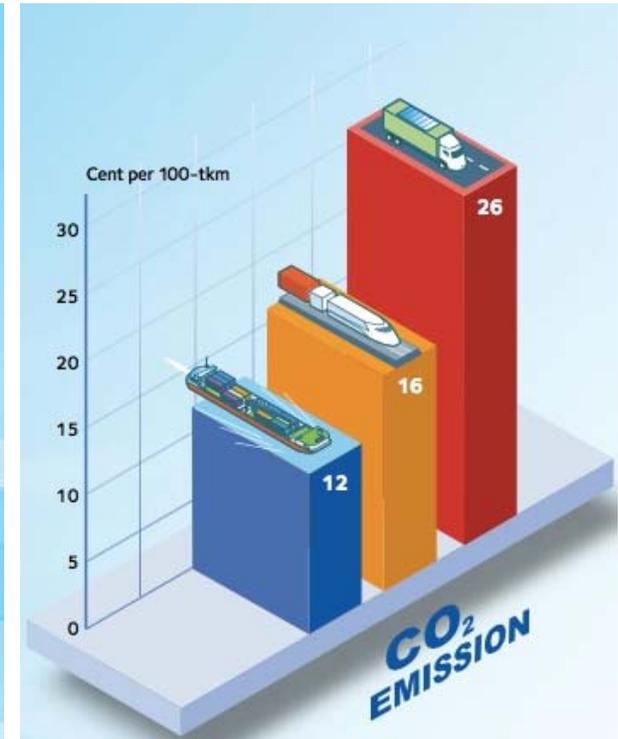
Kapasitas Tongkang lebih besar dibanding truck dan kereta



Biaya eksternal penggunaan tongkang rendah



Tongkang merupakan moda ramah lingkungan



Kunci Sukses Pengembangan Pelabuhan

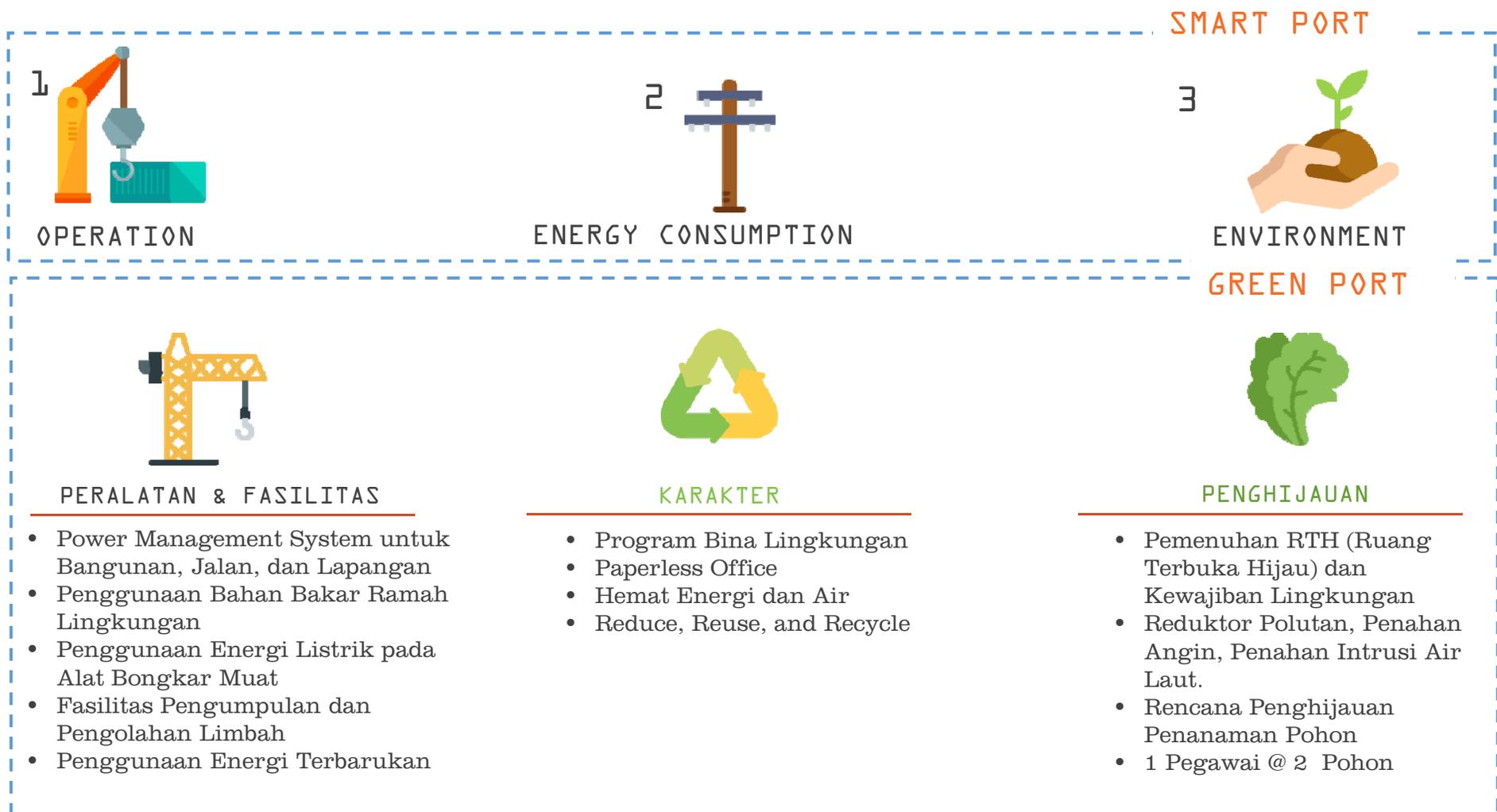
Pengembangan pelabuhan baru merupakan salah satu kunci sukses untuk meningkatkan performansi





SMART & GREEN PORT

Konsep Smart Port & Green Port



Implementasi Smart & Green Port

Reducing Gas Carbon Emission

- ✓ Truk using CNG
- ✓ MoU with PERTAMINA for providing CNG (transportation)
- ✓ Using the electric equipment
- ✓ Having Gas Power Plants

Saving Energy

- ✓ *Light Emitting Diode (LED)*
- ✓ *Solar Cell*
- ✓ *Air Conditioning System with Exhaust Gas*

First Semi Automatic Terminal

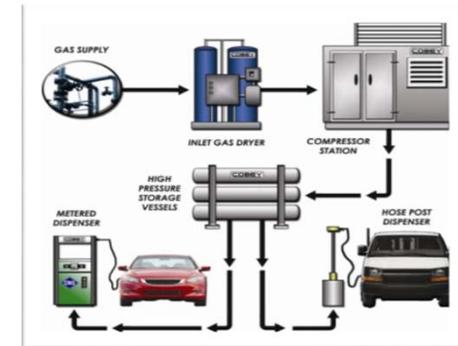
- ✓ Increasing safety
- ✓ Zero Fossil Energy Consumption

Reception Facility

- ✓ Waste treatment
- ✓ *Incinerator*
- ✓ *Oily Water Separator*



Gas Power Plant



Automisasi Terminal

Automated Stacking Crane specifications:

1. Twice RTG Productivity
2. 1 Person can operate 3-4 ASC at the same time.
3. Electricity-Powered and environmentally friendly.
4. SWL 40 Tons under the spreader.
5. 270 meters per minute gantry speed.
6. Controlled from the tower, there's no operator inside the ASC. (for safety reasons)



ASC

Automated Stacking Crane



Docking Station

Automated Lift On/Off System



CTIV

Full Automated CTT Systems



Gate

Auto Gate In & Out



STEP 1



STEP 2



INTEGRATED PORT

Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Prioritas yang ditentukan oleh Pemerintah

- Menurunkan biaya logistik
- Meningkatkan kepastian rantai pasokan
- Menambah lapangan pekerjaan
- Meningkatkan daya tarik investasi untuk pihak swasta
- Mendorong pertumbuhan ekonomi regional

Bagaimana untuk mencapai hal-hal tersebut?

- Memperbaiki posisi agar lebih kompetitif
- Menurunkan biaya untuk berbisnis
- Memperbaiki konektivitas
- Mengintegrasikan industri dan logistik
- Meningkatkan kapasitas pelabuhan

Presiden Jokowi: Indonesia menjadi “*Global Maritime Axis*”



Kesimpulan: Pengembangan Pelabuhan Berskala Besar yang Terintegrasi dengan Kawasan Industri

Bagaimana pelabuhan yang terintegrasi dengan industri dapat dicapai ?

Prioritas Pemerintah

Langkah-Langkah yang Diperlukan

Menurunkan Biaya Logistik



Indonesia perlu meningkatkan kapasitas dan produktivitas pelabuhan

Meningkatkan kepastian rantai pasokan



Melakukan pengembangan pelabuhan yang terintegrasi dengan industri (agribisnis, energi dll)

Menambah lapangan pekerjaan



Integrasi pelabuhan dan industri dapat membuka lapangan pekerjaan dalam skala besar

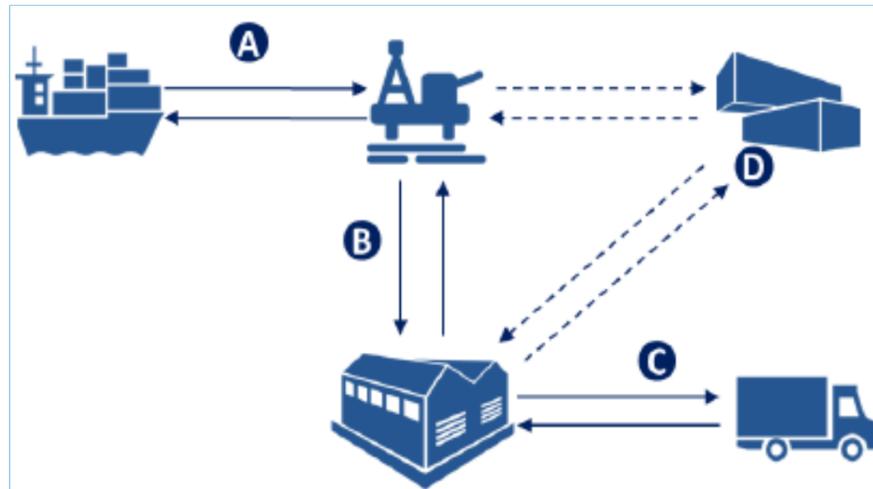
Meningkatkan daya tarik investasi untuk pihak swasta



Menerapkan model “landlord port” untuk menarik investasi dari pihak swasta



Konsep Integrated Port



A

Pelabuhan melakukan aktifitas bongkar muat kontainer dari kapal untuk keperluan impor maupun ekspor.

B

Dengan integrasi antara pelabuhan dan kawasan industri, kontainer bisa langsung dikirim ke area kawasan industri yang terintegrasi atau dekat dengan otoritas bea cukai sehingga bisa mengurangi waktu untuk pengiriman barang.

C

Barang dari kawasan industri bisa langsung dikirimkan untuk tahap produksi selanjutnya atau bahkan bisa langsung dikirim pada pelanggan di luar kawasan industri.

D

Lapangan penumpukan bisa tetap menjadi tempat lanjutan dalam proses pemindahan kontainer setelah aktifitas bongkar muat, namun waktu penumpukan bisa relatif lebih pendek karena kontainer siap dibawa ke kawasan industri yang terintegrasi dengan pelabuhan.

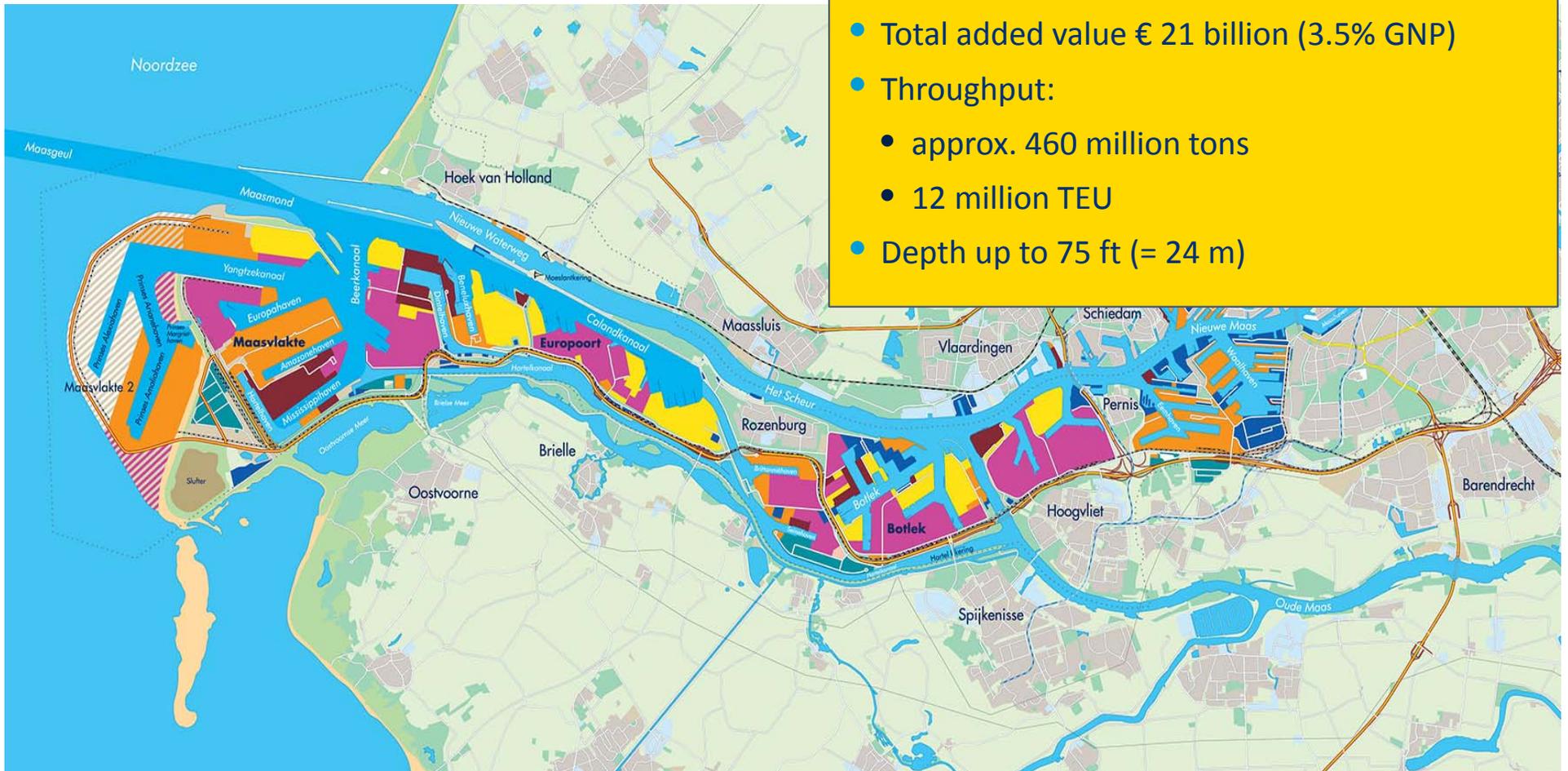
Integrated Port



TUJUAN INTEGRATED PORT

Leverage the Port Facilities	Memanfaatkan kedekatannya dengan fasilitas pelabuhan dan lokasi di kawasan berikut. Mengurangi logistic cost.
Adequate Job Creation	Menghasilkan kesempatan kerja yang signifikan bagi perekonomian lokal
High Value-Added Employment	Menarik pekerjaan-pekerjaan yang membutuhkan skill sedang-tinggi untuk tumbuh, meningkatkan tenaga kerja lokal berpendidikan
Sustainable Business & Operating Model	Berfungsi sebagai konsep desain bagi keberhasilan bisnis jangka panjang dengan model praktek operasi terbaik
Pioneering Initiative	Menciptakan faktor pembeda berdasarkan inovasi

Integrated Port-Industrial Clusters: Port of Rotterdam



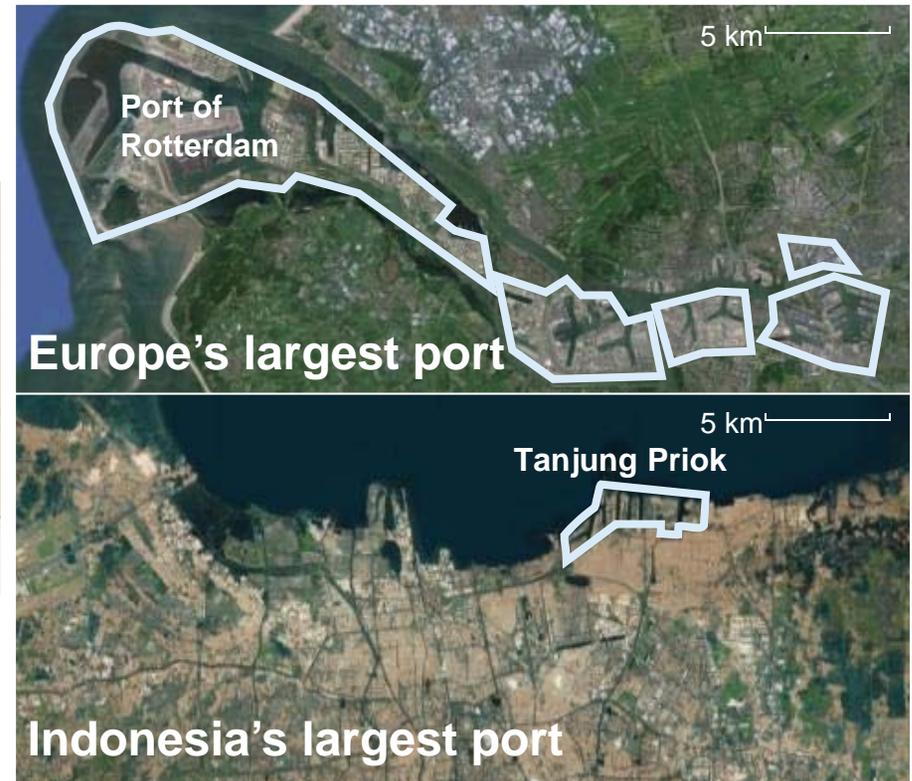
- Total port area 12,500 ha (net 6,000 ha)
- Total employment 180,000 people
- Total added value € 21 billion (3.5% GNP)
- Throughput:
 - approx. 460 million tons
 - 12 million TEU
- Depth up to 75 ft (= 24 m)

PROYEK STRATEGIS IPC

Pengembangan Pelabuhan untuk Mewujudkan “Global Maritime Axis” ...



Indonesia and Europe



New Priok Container Terminal (NPCT) dan Cikarang Bekasi Laut (CBL)

Pengembangan New Priok di Teluk Jakarta diikuti CBL sebagai konektor dengan Kawasan Industri



New Priok Terminal

Terminal perluasan dari Pelabuhan Tanjung Priok dikarenakan pertumbuhan kargo yang pesat dan hampir mencapai kapasitas maksimum pelabuhan eksisting. New Priok sendiri direncanakan berkapasitas hingga **12,5 Juta TEUs** diatas Deck on Pile seluas **32 ha** dan Lahan Reklamasi seluas **372 ha**

Rencana konstruksi tahun **2012**, dan akan mulai beroperasi pada tahun **2016**

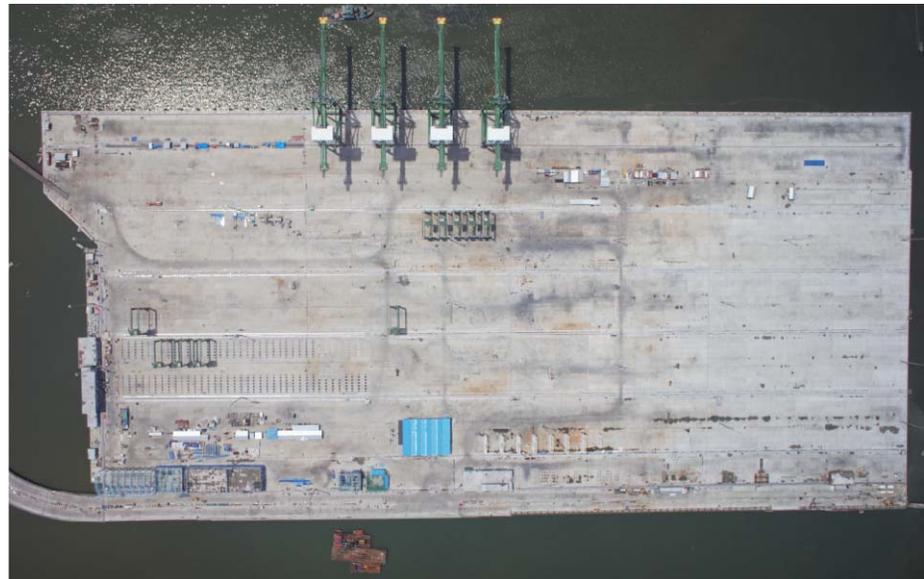


CBL Inland Waterway

Pengembangan sungai sebagai opsi transportasi untuk mengurai kemacetan yang berpotensi timbul dengan meningkatnya trafik petikemas di Jakarta. Disamping itu penggunaan tongkang akan lebih efisien dari segi biaya maupun emisi gas buang. Kanal ini akan dikeruk hingga kedalaman **-4.5 m LWS** sejauh **32 km** ke hulu.

Rencana konstruksi tahun **2017**, dan akan beroperasi pada tahun **2020**

New Priok Container Terminal 1



Port of Jakarta



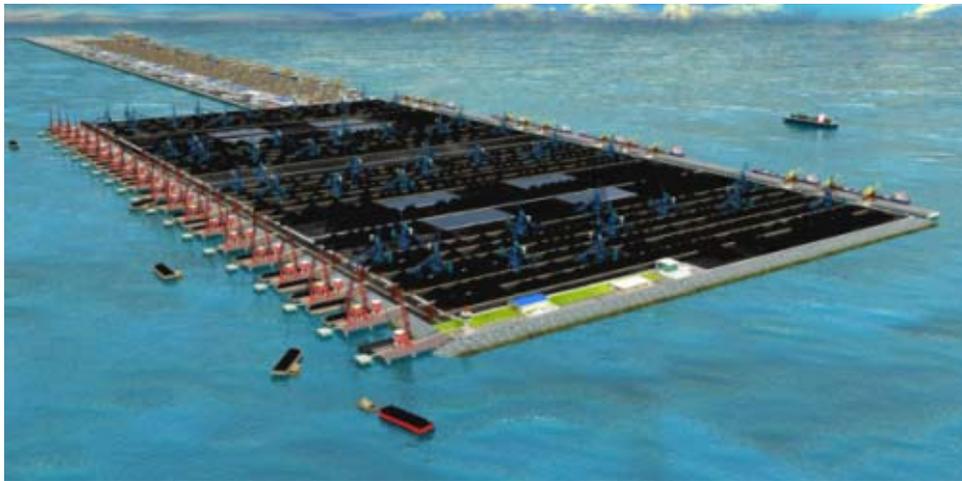
Port of Jakarta

Port of Jakarta merupakan proyek kerjasama antara PT. Pelindo II, JAKPRO, dan Port of Rotterdam. Port of Jakarta difungsikan sebagai lokasi industri pendukung untuk pelabuhan di Tanjung Priok. Lokasi area Port of Jakarta ditunjukkan dengan pulau O, P, dan Q seluas ± 1500 ha.

- Kolaborasi antara :



Pengembangan Pelabuhan Tanjung Carat di Sumatera Selatan dengan Pengembangan Musi Lematang sebagai jalur tongkang



Terminal Tanjung Carat

Pelabuhan laut di hilir Sungai Musi untuk mengakomodir potensi kargo yang besar terutama Batu Bara, dikarenakan keterbatasan fasilitas pada pelabuhan eksisting Boombaru yang menyebabkan kapal besar tidak bisa masuk. Tanjung Carat direncanakan akan dibangun diatas lahan reklamasi seluas 495 ha Rencana konstruksi tahun 2018, dan akan beroperasi pada tahun 2020

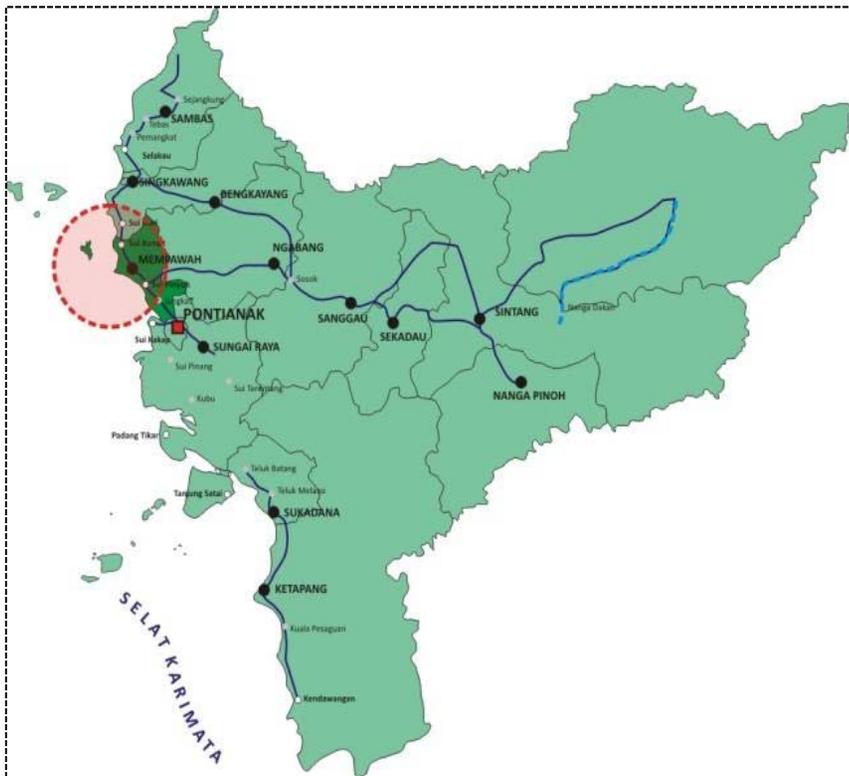


Musi – Lematang Inland Waterway

Pengembangan sungai sebagai opsi transportasi kargo yang lebih efisien dan ramah lingkungan dari lokasi pertambangan batu bara di Sumatera Selatan ke pelabuhan utama. Rencana konstruksi tahun 2018, dan akan beroperasi pada tahun 2020

Terminal Kijing

Pengembangan Terminal Kijing sebagai gerbang utama ekspor impor di Provinsi Kalimantan Barat yang diikuti Kawasan Ekonomi Khusus



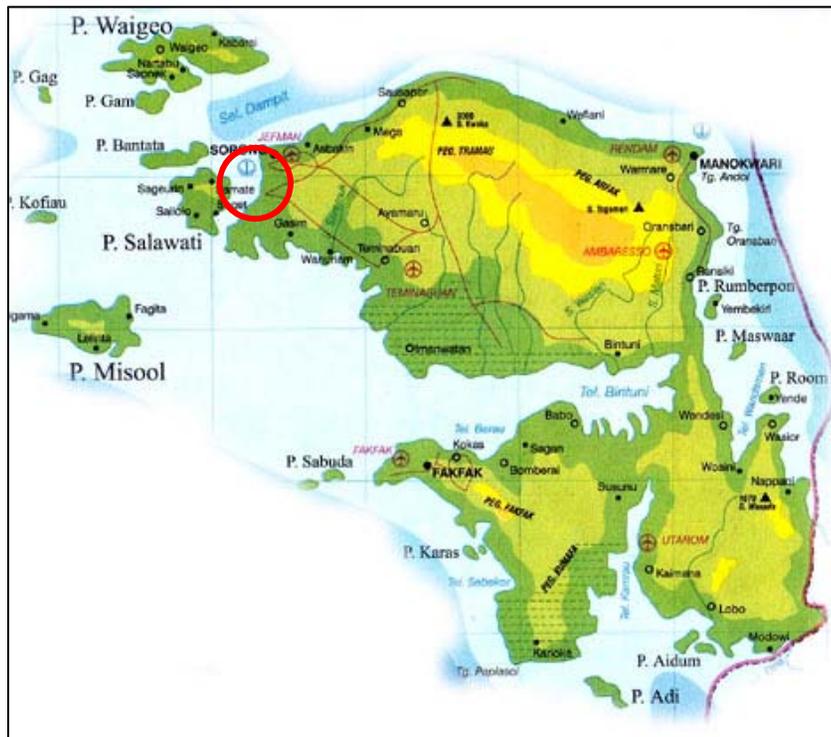
Terminal Kijing

Terminal Kijing sebagai gerbang utama dari potensi kargo yang besar di Kalimantan Barat terutama Bauksit dan CPO. Direncanakan dibagi menjadi dua sisi yakni offshore dan onshore yang dihubungkan dengan *trestle* sepanjang 3,5 km dengan luas total pelabuhan 110 ha dengan bagian off shore diatas lahan reklamasi.

Rencana konstruksi tahun 2017, dan akan beroperasi pada tahun 2020

Pelabuhan Sorong

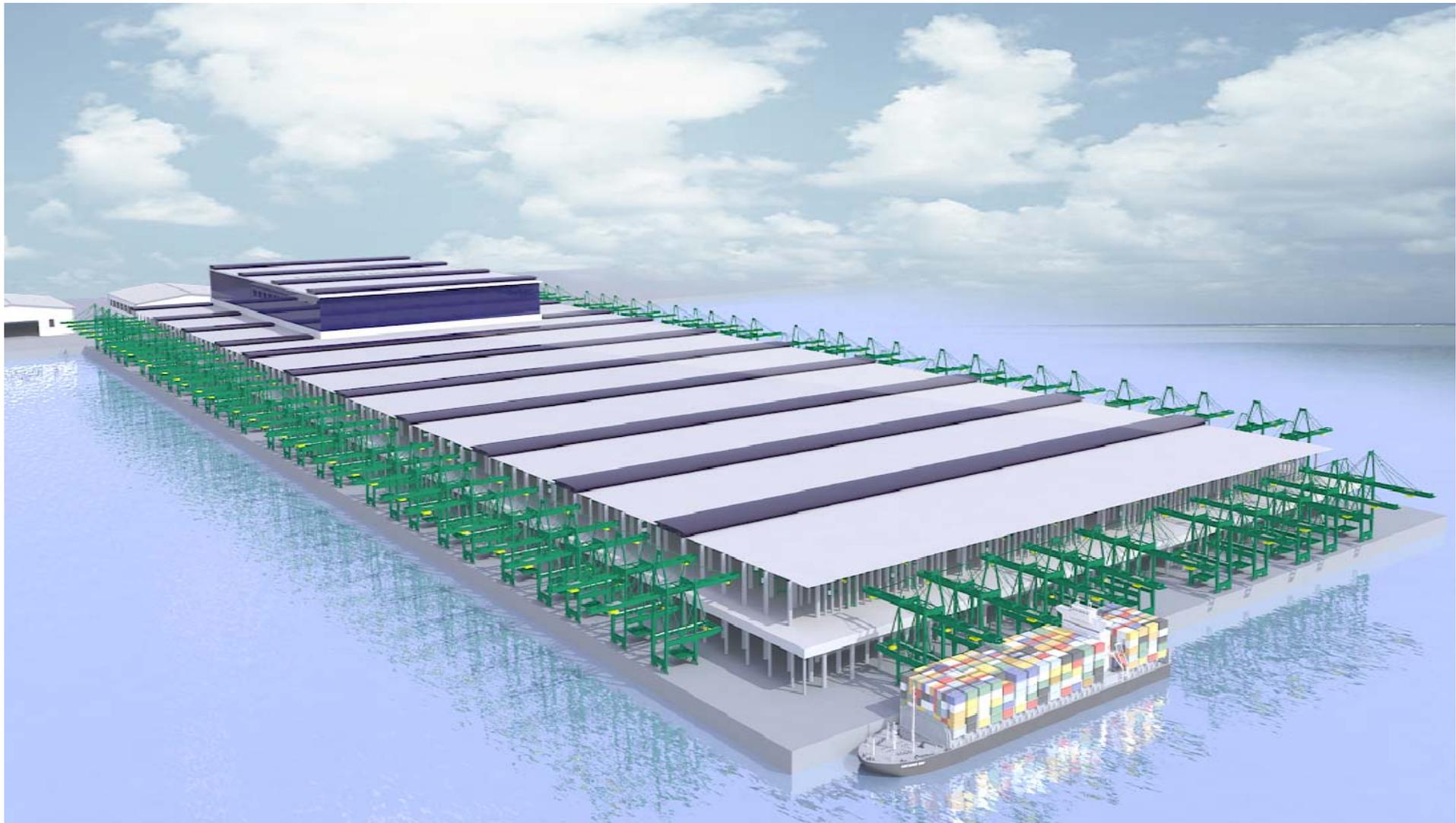
Pengembangan Pelabuhan Sorong sebagai gerbang utama arus barang di Papua Barat untuk dapat menekan biaya logistik di Indonesia bagian timur



Pelabuhan Sorong

Pengembangan Pelabuhan Sorong sebagai salah satu bagian dari Tol Laut yang direncanakan dapat mengakomodir kapal berukuran besar sehingga dapat menekan biaya logistik dan mampu meningkatkan aktivitas industri di Indonesia Timur. Pelabuhan Sorong ini akan dibangun dengan luas mencapai 30 ha. Rencana konstruksi tahun 2018, dan akan beroperasi pada tahun 2020

Next Generation Port...



SINGA Port

- Sustainable Integrated Next Generation Advanced Port
- 具有可持续发展影响力、集综合物流运输服务于一体的下一代卓越港口



Terima Kasih